



Avdelningen för forskning, innovation och
affärsutveckling

Konfidentialitet
K0

Er beteckning
KN2026/00066

Regeringskansliet
Klimat- och näringslivsdepartementet
kn.remissvar@regeringskansliet.se
Kopia: kn.kl@regeringskansliet.se

Yttrande angående Remiss av Revidering av koldioxidkraven för lätta fordon och av EU:s regler om fordonsmärkning

Sammanfattning

- Energimyndigheten anser att det är olyckligt att justera målet om nollemissionsfordon så kort efter att EU-förordningen antogs. Förslaget skickar signalen till marknaden att EU:s mål och reglering inom klimatområdet inte gäller, utan kan skjutas ytterligare på framtiden. Det innebär också att fordonsföretag som redan gjort investeringar för att möta nuvarande krav på koldioxidutsläpp, kan få en nackdel om kraven sänks.
- Om kraven på utsläpp för såväl lätta personbilar som lätta lastbilar 2035 ska sänkas till 90% ska de kompensande åtgärderna vara additionella åtgärder som stimulerar marknaden för ytterligare tillverkning av hållbara förnybara bränslen och fossilfritt stål.
- Energimyndigheten välkomnar en harmonisering av fordonsmärkning på EU-nivå och förslagets ambition att skapa en produktdatabas men ställer sig kritisk till föreslagen utformning av märkningen.
- Den föreslagna märkningens färgskala främjar inte energieffektiva elfordon och ger ett lågt mervärde för köpare av lätta fordon.
- Fordonskraven och märkningen ska kompletteras med energieffektivitetskrav på nollemissionsfordon.

Energimyndighetens ställningstagande

Energimyndigheten anser att långsiktiga mål och stabil styrning är avgörande för att aktörer ska kunna planera och följa uppsatta mål. När beslut ändras i efterhand urholkas trovärdigheten och skapar osäkerhet kring klimat- och energipolitiken. Därför är det olyckligt att justera målet om nollemissionsfordon så kort efter att EU-förordningen antogs.

Förslaget att ändra kraven på reduktion av koldioxidutsläpp från personbilar och lätta lastbilar till 90 % 2035, och kompensera detta med hållbara förnybara bränslen och fossilfritt stål, är ett avsteg från tidigare regler om försäljning av endast av nollemissionsfordon 2035 och därefter. Det innebär en öppning till att även på längre sikt tillåta andra drivmedel än el och vätgas för nya lätta fordon. Det påpekas i förslaget att regelverket blir både flexiblare och mer teknikneutralt genom detta. Förändringen ligger i linje med Energimyndighetens remissvar på 2021 års remiss om koldioxidkraven för lätta fordon¹.

Energimyndigheten ser idag fortfarande att det är en utmaning med batterivärdekedjan och dess råvaror för Europas fordonsindustri. Vidare att försörjningstryggheten, robusthet och resiliens skulle kunna förbättras genom att en bredare palett av drivmedel tillåts även i nya lätta fordon efter 2035.

Energimyndigheten ser dock en risk i att detta avsteg från endast nollemissionsfordon kan följas av ytterligare avsteg som riskerar att urholka de EU-gemensamma klimatmålen. Oavsett om detta skulle ske i praktiken eller ej, riskerar förslaget att skicka en signal till marknaden att EU:s mål och reglering inom klimatområdet inte gäller, utan kan skjutas ytterligare på framtiden. Energimyndigheten ser även en risk att fordonsföretag som redan gjort investeringar för att möta nuvarande krav, kan få en nackdel om kraven sänks på ett sätt att det inte längre är samma fördel att vara marknadsledande inom nollemissionsfordon.

Kraven på de kompenserande åtgärderna genom upp till 3% hållbara förnybara bränslen och upp till 7% fossilfritt stål måste vara additionella åtgärder som främjar ytterligare tillverkning av hållbara förnybara bränslen och fossilfritt stål. Det är i förslaget inte tydligt att de nya drivmedlen som tillåts tillföras är additionella och det föreslås att ge EU-kommissionen befogenhet att anta delegerade akter om utformning av kraven på fossilfritt stål. Det är därför viktigt att regeringen bevakar dessa frågor.

Energimyndigheten anser att det är av stor vikt att kraven på nollemissionsfordon kompletteras med energieffektivitetskrav. Batterivärdekedjan är fortsatt ansträngd och krav på energieffektivitet kan lindra detta. Energieffektivitetskrav på nollemissionsfordon kan också minska elanvändningen. Kina, som dominerande på batteri- och fordonsområdet, har infört sådana

¹ Yttrande om förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om ändring av förordning (EU) 2019/631 om normer för koldioxidutsläpp för nya personbilar och för nya lätta nyttofordon, dnr 2021-200359.

energieffektiviseringskrav och för fordonstillverkare inom EU skulle det kunna innebära en konkurrensnackdel om det inte införs även i Europa. En klassificering i mer eller mindre energieffektiva nollemissionsfordon skulle även förstärka effekten av det märkningssystem som föreslås av fordon. Ett förslag till sådan märkning är redan framtaget av Energimyndigheten och har redovisats inom ramen för regeringsuppdraget ”Uppdrag om fordonsmärkning utifrån effektivitet och livscykelutsläpp”².

Specifika synpunkter

Lätta lastbilar

För lätta lastbilar föreslås även en justering av kraven på reduktion av koldioxidutsläpp 2030 från 50% till 40% utan att någon specifik kompensation av koldioxidutsläpp av detta förslås. Energimyndigheten anser att en kompensation bör införas.

Små elbilar

Det föreslås införas en ny fordonklass för små elbilar, som ska kunna gynnas av så kallade superkrediter. Energimyndigheten anser att detta riskerar att snedvrider konkurrensen då det endast gynnar de tillverkare som tillverkar sådana fordon. Ett bättre och mer teknikneutralt alternativt skulle var att införa ett energieffektivitetskrav på fordon som då rimligen ändå skulle ge små nollemissionsfordon en fördel.

Fordonsmärkning

Energimyndigheten levererade i oktober 2024 en slutrapport i regeringsuppdraget ”Uppdrag om fordonsmärkning utifrån effektivitet och livscykelutsläpp” (härefter benämnt fordonsmärkningsuppdraget). Energimyndighetens analys resulterade i ett förslag på märkning för lätta fordon med en 10-gradig färgskala, baserat på energieffektivitet. Utöver färgskalan föreslogs ett flertal kompletterande informationspunkter.

Färgskalan i EU-kommissionens förslag är baserad på utsläpp ur avgasrör och alla nollutsläppsfordon tilldelas således klass A. Det innebär att någon rangordning utifrån energieffektivitet inte förmedlas, och märkningen främjar inte energieffektiva (företrädevis små) elfordon framför mindre effektiva elfordon. Detta är olyckligt eftersom elektrifieringen av transportsektorn kommer att öka efterfrågan på el och råvaror till batterier avsevärt. Energimyndigheten vill betona vikten av att effektivisera fordonsflottan samtidigt som den elektrifieras. De fordon som sätts till flottan idag kommer att finnas på vägarna en lång tid framöver. Det är därför viktigt att främja inte bara elfordon utan framför allt energieffektiva elfordon.

Klassindelningen i den föreslagna färgskalan ger också mycket lite differentiering mellan fordon med förbränningsmotor, som förutom de allra

² Märkning av lätta fordon med information om fordonets miljö- och energiegenskaper, dnr 2025-211701.

snålaste bensin- och dieseldrivna fordonen kommer att placeras i de två lägsta klasserna. Med tanke på de stora skillnaderna som finns i bränsleeffektivitet mellan olika modeller, är det olyckligt att det här inte synliggörs i märkningen.

I och med att alla nollutsläppsfordon är i klass A, och i princip alla fordon med förbränningsmotor är i klass F och G, återstår fyra klasser (B – E), för differentiering av externt laddbara hybridfordon (laddhybrider). Detta är ett ineffektivt utnyttjande av färgskalan. Det är oklart vad märkningen kommer att tillföra till köpbeslutet då man kan utgå ifrån att de allra flesta köpare redan vet att elfordon inte har några utsläpp ur avgasrör.

Märkningen nyttjar den väletablerade färgskalan från grönt till rött, som används i europeisk energimärkning av energirelaterade produkter, men frångår de principer som har etablerats för att säkerställa märkningssystemets ändamålsenlighet och trovärdighet bland allmänheten. Den europeiska energimärkningen rangordnar produkter utifrån dess energieffektivitet, men ska vid införande för en viss produkt alltid lämna minst klass A tom för att ge både utrymme för och incitament till teknisk utveckling. Skalan ska också hålla över tid för att etablera sig som trovärdig informationskälla för köparen, och detta är särskilt relevant för fordon som, åtminstone för konsumenter, är en sällanköpsvara. Enligt förslaget ska majoriteten av alla nyregistrerade fordon vara nollemissionsfordon 2035. I och med detta kommer alltså majoriteten av samtliga nya fordon att hamna i klass A i färgskalan senast 2035. Märkningen kommer således att tappa hela differentieringsförmågan för köp av fordon som tillförs flottan inom loppet av den kommande tioårsperioden. Energimyndigheten anser att en ny harmoniserad fordonsmärkning på EU nivå bör utformas för att vara ändamålsenlig under längre tid än det aktuella förslaget. I ljuset av det här anser Energimyndigheten att den föreslagna märkningen för fordon riskerar att försämra förståelsen av, samt sänka trovärdigheten för den etablerade energimärkningen som finns idag på många energirelaterade produkter.

Energimyndigheten anser att en märkning bör baseras på energieffektivitet med en progressiv skala som differentierar mellan fordon i större utsträckning, vilket skulle ha goda förutsättningar att behålla sin relevans fram till och även efter 2035, se exempel i kapitel 3.1.2 i slutrapporten för fordonsmärkningsuppdraget.

Energimyndigheten stödjer förslaget att märkningen ska visa drivmedelsförbrukning och räckvidd, samt att värden för el- respektive bränsleförbrukning för laddhybrider avser körning på de respektive körlägena (charge depletion respektive charge sustaining), och inte det viktade, kombinerade förbrukningsvärdet. För andra överväganden kring vilken information som med fördel kunde visas på märkningen, särskilt beträffande laddhybrider, hänvisar vi till kapitel 3.1 i slutrapporten för fordonsmärkningsuppdraget.

Energimyndigheten stödjer att märkningen inkluderar en QR-kod som leder till ett produktinformationsblad i en europeisk databas. Energimyndigheten föreslog

ett liknande upplägg i kapitel 4 i slutrapporten för fordonsmärkningsuppdraget och även i uppdraget om miljöinformation om drivmedel enligt drivmedelslagen³.

Energimyndigheten anser att information gällande om fordonet är tillverkat inom EU samt, i det fall färgskalan inte baseras på energieffektivitet, om fordonet klassas som ett "litet elfordon" borde synas direkt i märkningen, och inte bakom QR-koden. Informationspunkterna är direkt relevanta för köparen, antingen som kriterium för inköp, stöd eller upphandling, eller på grund av dess påverkan på totala ägandekostnader. Även information om fordonets livscykelutsläpp bör läggas till i märkningen så snart beräkningsmetoden som EU-kommissionen tar fram antas och procedurer för verifikation samt tillsyn kan fastställas.

Energimyndigheten stödjer EU-kommissionens förslag på krav på marknadsföring men anser att bestämmelserna behöver vara mer specifika för att säkerställa att det är tydligt för aktörer och för tillsynsmyndigheter exakt vad som förväntas för efterlevnad. Det är till exempel oklart hur kraven i artikel 15.a.2 stycke 2 ska uppfyllas, då det inte förefaller vara ett krav att själva märkningen syns. Det är också otydligt vad som gäller vid marknadsföring på internet när det handlar om flera fordon eller modeller. Närmare överväganden om detaljer kring krav i olika typer av marknadsföring finns i kapitel 3.2 och 3.3 i slutrapporten för fordonsmärkningsuppdraget.

EU-kommissionen föreslår att märkningskravet ska omfatta både nya och begagnade fordon. Energimyndigheten har i de två regeringsuppdragen om fordonsmärkning föreslagit att märkningskravet enbart ska gälla nya fordon, eftersom det är köpbeslutet som ligger till grund för tillverkning av ett nytt fordon som påverkar sammansättningen av den totala fordonsflottan, och utsläppsnivån under många år därefter. Hur den befintliga flottan, det vill säga begagnade fordon, rör sig inom landet vid ägarbyte har ingen större betydelse för transportsektorns utsläpp. Det är även viktig att beakta att beräkningsmetoden för utsläpp ändrades från NEDC till WLTP under perioden 2017–2018. Fordon som enbart har NEDC-siffror i sitt intyg om överensstämmelse kan inte visas på samma skala som fordon med WLTP siffror då de inte är jämförbara.

³ Miljöinformation om drivmedel, ER2024:15



Ytterligare en svaghet med att märka begagnade fordon är att WLTP beräkningsmetod för laddhybriders viktade, kombinerade värden (som avgör fordonets placering på färgskalan) nyligen har ändrats och kommer att justeras igen 2027. Detta innebär att det saknas jämförbarhet mellan laddhybrider som har registrerats före respektive efter varje ändring.

Beslut i detta ärende har fattats av generaldirektören Caroline Asserup. Vid den slutliga handläggningen har därutöver deltagit avdelningschefen Peter Engdahl, chefsjuristen Rikard Janson, samt enhetschefen Linda Svanhed. Föredragande har varit handläggaren Anders Lewald.

Detta beslut är elektroniskt signerat i Energimyndighetens ärendehanteringssystem och saknar därför underskrift.